

第2回交通事故抑止に資する取締り・速度規制等の在り方に関する懇談会議事概要

1 日時

平成25年10月16日（水） 午後1時30分から午後3時30分までの間

2 場所

警察庁第1会議室（中央合同庁舎2号館16階）

3 議事概要

委員： 取締りのワーキンググループと、速度規制等ワーキンググループ、それぞれにつきまして2回ほど議論していただいたということで、今日はそれぞれの議論を共有するという形で、2つのワーキンググループの垣根を超えた形で議論を進めたいと思っております。

具体的には、それぞれのワーキンググループ長から検討状況等について説明していただき、その上で委員の皆さんの御意見をいただきたいと思っております。

速度規制等ワーキンググループの検討状況について中間報告

委員： 今、ちょうどITSの国際会議が開かれていて、マスコミでは自動操縦のようなことも話題になっていますが、欧米の自動車メーカーの方と色々ディスカッションすると、やはり2020年ごろに向けて、アメリカもある程度の高度運転支援のような技術を普及させていくということです。IT技術を駆使した方向に自動車が進化していくことは間違いなく、海外の自動車メーカーの方は、高齢社会のトップランナーの日本がどのような対策をするのかということに非常に注目を持っているという話を聞きました。

今回の規制速度の見直しは、過去の交通状況を見てこれからどうすべきなのかということを経験してきたのですが、5年後、10年後を見ていきますと、自動車がIT技術とつながることにより大きく変わりそうな心配がしております。

日本はインフラ協調も欧米よりも進んでいるわけですから、車の将来の技術が変わるということをし視野に入れながら、現在の規制速度をもう一度見直すべきだと思います。例えば高速道路で速度を上げるということは、警察にしてみれば事故の増加が心配になるわけですが、クルーズコントロール等の前車に追従していくような技術が使えるのであれば、速度を少し上げて事故は増えないことも予測されます。そのような視点で自動車技術の在り方とセットで考えていくことも大事なのかという気がいたしました。

これまで、私が一番主張したかったのは、高速道路に限って言えば、速度を上げると、致死率が上がるというのは一般論では分かりやすいのですが、高速

道路における実際の年間死亡事故について、シートベルト非装着で亡くなっている方や路側帯に停車して追突される方もいらっしゃいますから、本当に規制速度を10キロ、20キロ上げた致死率が上がるのかということを経科学的に分析していくべきではないか、という意見を投げかけてみたいと思います。

委員： 私も昨日、ITS国際会議の展示会を見てきましたが、非常に印象的なキーワードとして感じたのは、コネクテッドとオートメーテッドです。これからの自動車メーカーサイドの主要な観点が、コネクテッド、それぞれつながっているという意味で、ICT技術と絡んで使うと色々新しいシステムとしての展開があるという話と、自動運転までいかななくても、運転支援等の安全への取組ができるようになるということが非常に印象に残りました。そういった、未来の車も視野に入れつつ規制の話を経論すべきだという点について、私もそのとおりだろうと思います。

高速道路の事故分析については、取りまとめにもあった新東名高速道路に対する期待もあると思いますが、きちんと事故に対する影響その他をもう少し見たほうがいいのではないかと思います。

委員： 東名高速道路の岡崎・豊田間は、その前後が100キロ規制になっていますが、突然この区間で規制速度が40キロ低くなることに疑問があります。実際に走っていると、大半の方が80から90キロぐらいで走行している状況を目の当たりにし、60キロで走るのは少し邪魔になると感じるわけです。同じ高速道路でも三重県の四日市近辺は、同じような構造なのに80キロ規制のままなので、規制速度をどのように決めているのか疑問に思っています。確かに交通量は多いのですが、現実に60キロ規制のエリアを60キロで走っている人を見たことがありません。どのような意図で規制速度を下げているのか。

様々なデータをこの懇談会で見っていますが、やはり人間の感覚とこれらの数字に表れない部分の不一致がどうしても気になります。取締りも同様なのですが、どうしても表示スピードとその景色や自動車の性能が合っていないということを感じていたので、もう少し個々にどうにかならないのかという気がしております。

委員： そのような道路構造の際の規制速度の変化をもう少し緩やかにしたほうがいいということと、今回のような道路構造の場所について説明したらどうかという意見だと思います。ただし、皆さんの御意見の中にもありましたとおり説明のための看板程度で伝わるのかという意見がありました。

委員： 本当はもう少し柔軟に運転者に少しずつ速度を下げてくださいと要請できればいいのですが、今の技術ではできないので、やむを得ずあらかじめ最適と考えられる速度を決めていると私は理解しています。

委員： 事故抑制等の観点からすれば、高速道路の対面通行について、ガードレールもないところでよく正面衝突が起き、かなり大きな事故になっていると思いますが、そういったところが70キロ規制で、3車線で分離帯のある道路が60キロ規制ということが合点がいきません。

委員： 委員が走られるときは多分交通量が少ない時だと思います。例えば普通高速道路ですと大体1車線で1時間に1,800とか2,000台近く流せます。本当にたくさん流そうと思うと、普通に走る時の速度より少し低いぐらいの速度の時が一番流せます。不規則な挙動をしたとしてもある程度流れるという速度が60キロくらい、場所や車線により40から80キロくらいと交通工学では言われています。その辺はもう少し走っている人の感覚に柔軟に対応できるように、例えばそろそろ混んできたので、皆さん速度をこのくらいにしてくださいと説明すればいいと思います。

委員： ヨーロッパの高速道路、イギリスなどでも可変速度表示で、渋滞時は少し速度を落とすということを行っております。私どもの議論の中では、そういった可変表示や工事区間についての議論をしてませんので、今後も議論の中で、きちんと全体が完成した形で走っている場合とそうでない場合について多少議論を深めたいということで、検討課題として受けとめさせていただくのがよいと思います。

事務局： 今回の資料でも、東名の岡崎～豊田間のものを1つ出させていただきましたのは、個別にここが絶対間違いないということを言いたいためにではなく、ドライバーから見て少し分かりにくい理由で規制速度を低くしている例として出させていただいたものです。個別にこの間で実施している規制、100キロから60キロに落とす規制等について絶対間違いないということを言いたいがためにこれを出したわけではないことを御理解いただきたいと思います。

非分離の対面交通の速度規制についてですけれども、本日の資料の4枚目、高速道路における速度規制基準の概要の一番下の枠囲いの箇所です。4車線以上の本線車道は上限100キロ、分離2車線は上限80キロ規制としています。ご指摘の非分離2車線の本線については、簡易中央分離施設がある区間については上限70キロ、ないものについては上限60キロであり、さらに交通状況、交通需要等を考慮して、もう少し低く設定することがあります。

委員： 生活道路の問題ですが、1つの考え方は、ここにありますゾーン30だけでなく、それ以外の方法も検討したらどうかと思います。例えば生活道路について法定速度30キロにすると非常に手間も省けると思います。ただし、生活道路かどうか判断しにくいので、工夫しなければいけません。海外の自動車先進国で法定速度が1種類ということはありません。高速道路は別にして、それ以外に、市街地の中の道路については、イギリスでは30マイル、つまり50キロと

というような決まりがありますので、我が国もこの点を含めて検討してみてもいいというのが1点です。

それから、資料の5ページで、一般道路については1万2,000キロ、生活道路については、区域規制は別として、783区間点検したということですが、我が国の120万キロの道路の中で8割くらいが生活道路的なところですが、そのうち速度規制している範囲はごく僅かで、それ以外は何もしていません。30キロ規制のところは少しあって、残りの大部分は無規制のままです。これはおかしいということで、1つの提案として先ほどの方法も検討したらどうかと申し上げます。

それから、分かりやすい規制となりますと、やはりきちんと規制内容を「見える化」することが必要です。デジタルマップ等に、30キロ規制や50キロ規制ということをしてできるだけ早く入力しないと、コネクテッドであるとか、オートメートにしたとき、規制速度が分からず、生活道路で60キロの法定速度で走行していいということになるととんでもないことになります。

ですから、体系的に速度規制をもう一度見直し、さらにデジタルマップを含めて、見えるような地図に落とすということです。そう簡単なことじゃないと思いますが、現在全部台帳ベースでやっておりますから、少なくとも幹線道路については台帳から地図に移すということをしていただければいいというのが1つです。

それから、安全な交通行動への誘導についてですが、住民参加型の誘導方策ということで、通り抜けなど、走っている車に対して注意をするイギリスでは、コミュニティースピードウォッチとか、アメリカではネイバーフッドスピードウォッチという、住民が警察と協力しながら参加するやり方もあるので、交通安全全体の様々な活動の中にあわせて組み入れるようなことも検討したらどうかと思います。

委員： 法定速度30キロの話ですが、法律で決めるとなると色々な技術的な問題も考えて決めたほうが良いと感じます。特に日本は色々な意味で、他の国に比べるとかなり遵法精神が高いので、遵守できるように配慮すると良いと思います。

委員： まず生活道路をどう定義するかなど、色々な問題があります。それと、日本人は法で定められれば、遵守する傾向が他の国と比べるとかなり高いと思います。だからこそ、その効果も非常に大きいだろうと思うので、取締りが本当にできるかということはその次だろうと思います。問題のある区間は、物理的なデバイスも同時に設置するなど、少なくとも幹線道路ではなく生活道路であることを分からせるため、入り口で分かるようにすることをあわせてやればできないことはないだろうと思います。やはり体系的に見直す努力、少なくともそういう可能性について検討を深める必要があると私は考えています。

委員： 確かに納得できる点と懸念とがあり、法律レベルにした場合の機動性と、公

安委員会レベルで決める機動性の兼ね合いもありますので、そういったことも含めて総合的な検討をしていくことが必要だと思います。

それと、高速道路でなぜ規制速度がそこだけ低く設定されているのかということですが、説明を受ければ分かりますが、確かに一般的にはなかなか分かりづらい。例えば渋滞情報の番組の中でも折に触れて、その場所で規制を実施している意味を定期的に広報してもらおうなど、様々なことを考えた上でそれでもおかしいということであれば、規制の見直しの検討をするといったような方向が必要になってくると感じました。

委員： 全体的に中間報告のまとめが、速度規制と交通事故の発生抑止の2つの軸で取りまとめられているような印象がありますが、もう一つ、例えば道路の効率的な運行といいですか、渋滞をどう抑止していくのかという観点がこの速度規制には非常に大きな要素として入っていると思います。そういう観点でまとめると論点が明確になっていいと思います。

委員： 確かに高速道路で言えばサグ渋滞等の問題があり、様々な手法、政策があると思いますが、走っているドライバーの感覚と現実のルールが合わないところが出てきているのは事実だと思います。最近ヨーロッパで見られる、道路アセスメントや、道路の在り方が、ドライバーから見てこの道路は安全なのか、危ないのか、過去の様々な事故データ、若しくは自動車技術会が収集してる約8万件に及ぶヒヤリハットデータ、警察署が持っているリスクの高い交差点マップみたいなもので、こういった道路にリスクがあるのかということをお伝えしないと、ドライバーはその場所にスピード制限がある理由を感覚的には分からないと思います。たまたまそのドライバーが走っているときに事故がないだけであって、実は事故が多発している、あるいはヒヤリハットが多発しているのかも分かりません。ですから、そういう場所をデータベースで明らかにし、ドライバーの人たちに分かりやすく伝えるべきだと思います。

見直しを行って規制速度を下げるべきところは下げ、上げるべきところは上げて、最大の問題はドライバーがスピードメーターを見て走っているのか、あるいは制限速度の標識を見て走っているのかということになると、10キロぐらい上げ下げしてもあまり効果があるようには思いません。

ゾーン30で言えば、取締りをまず厳しくしていく必要があります、取締りが厳しければ、速度を意識して自車の速度と制限速度をしっかりと意識しないといけなくなります。ドイツなどに行くと、この2つを意識しないと自分自身が危ないという感覚がありますから、まずは自分の車が何キロで走行していて、その道路の制限速度は何キロかということ意識します。

そういった意味で、街中全部一律30キロ規制であったら、30キロということ意識させる必要があります。ドライバーは速度計をあまり見ずに流れで走っている、歩行者はスマートフォンを操作していて車を見ないで横断歩道を渡っている、という状況では、いつまでたっても事故は全く減らないと思います。

ですから、速度規制と取締りを見直すときに、交通社会の中で、歩行者も運転者も何をまず見なければいけないのか、意識しなければいけないのかということ強くアピールする必要があると思います。そういう意味で、街中一律30キロというのも1つの案だと思います。その時は、ドライバーあるいは歩行者、道路の利用者に対して、ここはこういうリスクがあるから30キロなんだということをしつこく明確に何度も何度も教えていかないといけないと思います。

年間何人の方が免許を取っているか分かりませんが、入り口のところからそういう教育をもう一度しっかりやっていかなければ、今までの流れで免許講習を行っている、新しい時代が訪れ、新しい政策やシステムが来るときに、再教育が必要となりますので、ぜひ免許を取る段階から教育することが強く必要だと思います。

委員： 今の御説明で、誤解があるといけないので繰り返しますが、街中全て30キロではなくて、幹線道路系は60キロをベース、生活道路は30キロをベースの2本立てという形で、幹線道路には全部標識があると、要するに30キロ以外という意味の標識があり、生活道路は標識なしという形です。

#### 取締りワーキンググループの検討状況について中間報告

委員： 姿を見せる取締りと見せない取締りをバランスよく取り入れるべきという話は、もっともだと思うのですが、最近、事前告知のない取締りであっても、ドライバー間で携帯、スマホで全部情報が手に入るということがあります。その対応として、例えば、ゲリラ的に短期間で取締りをやって場所を移動するとか、そういう状況への対応というのは今後検討する必要があるのではないかと思います。

委員： 直接は関連しないんですが、いわゆるドイツの10%ルールみたいな話は議論されたんでしょうか。ドイツは大体、規制速度を10%以上超過すると取締りを行うと一般的には言われています。日本では一般道、高速道路含めて、何キロくらいから取り締まるのかということですが、その辺の曖昧さがあると、規制速度の見直しにもかなり影響してくると思います。つまり、規制速度を110キロにしたら、今度は何キロまで平気だろうというような話になってきますから、その辺に対する厳格さみたいなものはどうなのでしょう。

委員： ワーキングの中では直接10%ルールの議論はしておりません。

委員： 今の10%ルールに関連したことで、いろいろ調べていたところ、イギリスは取締りの基準をきちんと公表すべきだという立場であり、プラスマイナス2マイル、つまり3.2キロは計器のミスの可能性があると考えているようです。それから人間はうっかりミスを起こし得るので、規制速度に対して10%分は猶予

を与えるとのこと。つまり、10%プラス2マイル以上のときは、取り締まるということを公表しています。これを全国の警察署長会議でも認めて、公開しています。したがって、このような情報を公開したほうがいいのかという議論もあります。先ほど、ドライバーがソーシャルネットワーク等で取締りの実施場所の情報を共有しているという話がありましたが、もし、規制の建前上の考え方と取締りの実際の運用方法に差異があり、ドライバーのほとんどがそれを知っている状況なのであれば、そういったことも踏まえた上で検討していただければと思います。

委員： 取締りワーキングでは、取締りというのは違反者を100%捕まえなければならないという観点では必ずしも議論をしておりません。つまり、例えば一定区間ごとに連続してオービスがあって、それがあらかじめ公開されていれば、その箇所に至ったときにおのずとドライバーはみんな速度を落とすはず。その速度を落とすということの効果のほうが、捕まえて罰金を課すことの効果よりも大きいのではないかという視点が、取締りに関して非常に重要なのではないかとこの視点を議論をしたという経緯はあります。

事務局： 基本的には規制速度は守っていただきたいということで、規制速度を設定しているわけでございます。そのような意味では、1キロオーバーであっても違反なのですけれども、事故防止というのが速度取締りや速度規制の目的でございますので、その目的に資するという意味において、まずは悪質、危険な違反から重点的に取り締まるという考え方で各県、取締りをやっております。

したがって、一律に規制速度を何キロオーバーしたから取り締まるということではなく、道路の状況、交通の情勢等に応じて、悪質、危険なものから重点的に取締りをしております。もちろん警察側の取締り体制の問題もありますから、必然的に超過速度の高いものの取締りにリソースが割かれて、その取締り件数が多くなるということはあるかと思えます。

ただし、繰り返しになりますけれども、基本的には守ってほしい速度として規制速度を考えておりますので、少なくとも日本においては10%ルールや15%ルール等を念頭に置いて取締りをしているということではございません。

委員： 第1回目ワーキングのときに私から説明させていただいた交通取締りと交通事故の関係の資料なのですが、これはドライバーの意識の分析結果を示したもので、例えば速度規制が60キロの道路で、「あなたは何キロ超過したら逮捕されると思いますか」というアンケート調査を実施したものです。結果を見ていただくと、10キロから20キロオーバーくらいで捕まると思っていられる方が一番多く、同じく20キロから30キロとと思っている人も多い。30キロ以上でも大丈夫だと思っている方もいる。一方で、10キロ以下でも捕まると思っているのは、60歳以上の方に非常に多い。人によって感覚が大分違うという感じがしておりまして、海外の10%ルールを適用することについても、今後検討の余地

はあるのかもしれませんが、とりあえずはこういう実態の中で日本の取締りが実施されていると御理解いただければと思います。

委員： ドライバーとして気になるのは、取締りの際の速度とは、瞬間的な速度なのかどうかということだと思います。様々な状況でこのような心配をされている方の中には、特に10キロ未満でも捕まると回答されている方は、多分瞬間の速度超過でも捕まるのではという恐れを抱いて運転している人が多数いると思います。イギリスでも非常に問題になりまして、現在はかなり短い区間だと思えますが、区間平均速度にしようとしているようです。しかし、そのためには計測器を2箇所設置する必要があるため大変だということで、ロジックとしてはある一定区間の中での平均速度で取締りを行うという形で進めているということです。今後日本においても、ITS計器や機器を利用して何か新たな手法を導入できるのか、ぜひ検討していただければと思います。

委員： 実際の速度と規制速度の実態がどの程度乖離しているのかということをし細かくチェックをして、速度規制が実際の速度に合っているのかどうかを確認する必要があるということと、もう一つは、スクールゾーン等において、速度超過が危険なので取締りを行っているということであれば納得できるというのは、取締りの重みの話だと思います。したがって、皆さんが理解できるようなところで8割ぐらいは取締りを実施し、2割ぐらいはそうでないような場所でランダムに取締りを実施するなど、全体として見せる取締りと見せない取締りのバランスをとっていくということだと思います。取締りの実施割合のバランスがどのぐらいがいいのかということは今の段階では分かりませんが。

委員： 速度に対する厳格さが必要だと思います。先ほど、法律ですから時速1キロでも理論的には違反という話がありましたが、自動車のスピードメーターの精度を調べてみると、やはり5、6%は実際の速度よりも高めに表示しているということが感覚的に分かります。したがって、規制速度を変更するにしても、取締りを見直すにしても、もう一度スピードに対する厳格さを先進国並みに引き上げる必要があります。最近の車は性能がよく、特に電気自動車等に乗車するとエンジンの音がしないのでスピードが分かりません。これから更に進歩していくことを考えると、IT技術を使うという議論もありますが、とにかく正確なスピードメーターを見せられるようにしないと、ドライバーが安全運転するための拠りどころがなくなっていると思われれます。

したがって、ドイツで一般的に言われている10%ルールや、イギリスの取締りのルールについては、速度に関する厳格さを推し進めた上での話であるという気がします。

委員： 今おっしゃられたことは、確かにそのとおりで、厳格さは片方で必要です。その厳格さの担保という観点で、取締りを考えると、どうしても立証の問題も



あり、ある程度のアローアンスがないと取締りされないことになると思われます。したがって、取締りに至らない注意、警告といった形で厳格に守らせていく手法はどんどんこれから取り入れていくべきだと思います。

委員： 今回の懇談会のもともとの出発点を振り返ると、取締りを受けた人間の多くが取締りを受けたことに対する納得感、規制速度に対する納得感を必ずしも持っていないという問題提起が大臣からなされたことだったと思います。

そのように考えたときに、まず速度規制は、捕まったとか、捕まらないという話ではなく、そこを通過する全国民に関係する話なので、交通安全や渋滞、車の性能等の諸要素を勘案しながら、最大限厳格に決定すればいいですし、より政策的な判断でゾーン規制のような形で決めるというやり方もあると思います。いずれにしても、科学的な根拠に基づく厳格さが必要だと思います。

その一方で、取締りについては、「何でおれが捕まるんだ」という納得感のなさというのは常に付きまとうと思われます。違反した者を全員捕まえるということは不可能なわけですから、費用対効果やある種の曖昧さを抱えながら、どこかで「捕まったのもやむを得ない」と受け入れられるような仕掛けを用意していくしかないと思われます。そのためには、取締り場所や装置について工夫をして、取締りを行うこと自体を理解してもらう必要があるということだと思います。そうしたときに、スマホで取締りの裏をかくようなものが出てくるかもしれませんが、そうしたものを徹底的に追及するというのは、それに伴うコストもかかるわけで、ある程度やむを得ないという考え方もあるのではないかと思います。

#### 自由討議

委員： 今のお話と関連すると思いますが、納得いかないのであれば、具体的な数字を示せば良いということになると思います。そのときに私がいつも気になっているのは、速度が高いと事故に遭うなどの言い方です。事故に遭うと言われた段階で、例えばドライバー自身が自分の経験に基づいて評価し、俺は10年間事故に遭っていないので今までどおりで良いというように、都合のいいように解釈してしまうことがあります。ですから、最初の委員会で申し上げた、被害軽減や衝突安全という意味でのアピールをドライバーにした方が良いのではないかと思います。

1つの例として、事故について様々な報道がありますが、例えば何キロで走ったから事故が起きてしまったというような表現ではなく、もしあと20キロ低かったら死亡事故にならなかったのとか、あるいは、たまたまここで起きた事故は25キロで走っていたので被害者は死なずに助かったというような、そういう表現を使うことが有効かと思います。一番成功していると言われている飲酒運転撲滅運動に匹敵するような雰囲気を作るといって、心理学的、教育的な考え方も取り入れ、もちろん科学的な数字も含めてですが、そういう意味でのア

ピールが必要かと考えています。

委員： 交通事故がなくなれば取締りの必要もないと思いますが、自動車運転者だけを取り締まるだけでは済まないと思います。特に運転免許証を所持していないお子さんや、だんだん体が過去のように俊敏に動かなくなってくる年配者の方に対して、スクールゾーンや住宅地での通行に関して、自転車や歩行者側の方々に教育する必要があると思います。

そのような教育に力を入れていけば、事故やスピードに対する危険度の相互理解ができると思います。交通事故は、必ず対象物があって起きているわけですから、例えば自動車と歩行者であれば、自動車のほうが頑丈で破壊力が大きいという感覚を小さいときから教育できれば、免許を取ってからの感覚、歩くときの自分の態度も変わると思います。

運転手だけが携帯電話を使いながら運転してはいけなくて、歩行者はいいということはないはずだと思います。そういった根本的な教育が必要で、スピードに対する厳格さも結構似たようなところだと思いますが、上から下へ伝えるなりして子供のうちから植えつけていくことが、スピードに対する厳格さや規則を守るということへもつながると思います。

なるべく小さいうちから触れさせて、教え込む。「自動車がよかるうが悪かろうが、当たると痛いよ」とか、そのような教え方を子供のうちからできたらスピードを守ることの意識が変化し、スピードと力の関係を理解することにもつながると思います。

イギリスに住んでいた時に、交通マナーを守らなかったら、おばあさんに自動車を止められて怒られるなどしたことがあります。ヨーロッパでは交通ルールに対して意識が高いと感じました。

そのような意識は、周囲の大人が子供に対して植え付けていかないと、多少の違反であれば、構わないという意識を醸成してしまうのではないかと思います。

委員： 今の話に関連した話ですけれども、日本の私たちが70年代に免許取ったときに、親あるいは社会から習ったことと最近の常識がずれてきています。今でも歩行者優先ということを原理原則で言っていますが、イギリス等では車は止まってくれますが、実際日本の車は止まってくれません。歩行者は、歩行者優先だから車は止まるだろうと考えており、そのミスマッチも歩行者サイドの死亡事故の原因になっていると思います。

実際に車が止まるか、皇居周辺で試してみたところ5台に1台ぐらいしか止まってくれませんでした。ほとんどの方が、歩行者が止まるべきだということに見えたので、一生懸命こちらからはアイコンタクトをしましたがけれども、明らかに自動車優先という感覚を持っているドライバーの方もいました。

したがって、歩行者優先の原理原則を守っていくには、スピードの厳格さみたいなものがないといけないと思います。また、政府が掲げている2020年まで

に年間死亡者数をあと1,000人減少させるという目標の達成には歩行者、自転車の関連する死亡事故の低減が必要だと思います。

横断歩道を渡る歩行者がいたら、車側が止まらなければいけない。信号機があれば、明確で分かりやすいのですが、信号機がない横断歩道ではなかなか車は止まってくれないという実感があるので、優先関係を教育していかないと、現実とルール、モラルとがなかなか合っていないと思います。

委員： 道路交通法の前身である明治初期に作られた法律で違式誑違条例というのがございまして、歩行者優先と記されています。馬に乗って、馳せ参じて、歩行者を転ばせたら、馬に乗っている人間が悪いというようなことがきちんと書かれています。そもそも歩行者優先は、我が国の道路交通法の原点であったような気がします。今の実態を見ると非常に嘆かわしい状態です。それを打破するためには、子供のころからの教育やコミュニティー、地域が見守れるような姿勢、体制をつくるといったように、かなり総合的、包括的に取り組まないと到達できないと思います。もちろん原則化は非常に有効な手段だと思いますが、難しい問題に直面しているような気がします。

委員： アメリカでは日曜日に教会で親子が交通教育を受けるようになったという話を聞きました。

事務局： 幾つか委員の先生方から御意見がございました関係で、まとめて今の考えを御紹介させていただきたいと思います。

まず、40キロ規制のところでは知らず知らずに60キロが出てしまっているという議論でございますが、これはそもそも今回の懇談会のスタートの1つとなったものでございます。本日の資料の6ページでございますが、規制の見直しを今後も続けてまいりたいと考えておりますけれども、その考え方としては、40キロ、50キロ規制を中心にやってみよう。これは冒頭御紹介があったとおりでございます。私どももこれまでやってみようとした速度規制の見直しを検証しますと、速度規制を上げると実勢速度も上がってしまうのではという懸念から、見直しについて、ためらうところもあったかもしれません。

しかしながら、一般道の場合、多くのケースでは、やはり規制速度を40キロから60キロに上げたからといって、それで80キロで走る人はほとんどいないであろうと考えられますし、今回の規制引き上げ区間のサンプル調査で実勢速度が目立って上がった区間は多くはないというデータが得られました。したがって、今後見直しをしていく過程で、現行の40キロ、50キロ規制の区間で実勢速度との乖離が大きいところについて、その中には現行の規制を維持すべきとの結論に至るものもあると思われそうですが、まずはこれらのものを優先的に見直してもらおうように都道府県のほうにもお願いしていきたいと考えております。

この考え方を事務局から御提案させていただいたところ、速度管理には事故を減らすことと併せて、被害軽減の観点もあるので、事故件数の少ない区間が

ら取り組むほうがいいという御意見をいただきました。事故件数が多い区間では、40キロのスピードが60キロになると被害も変わってきます。そのため、優先的に見直しを行う区間の選定としては、実勢速度との乖離の大きさに加えて、事故の発生状況も勘案しつつ行うべきであるとの御意見をちょうだいしたと理解しています。このような御意見を十分に踏まえまして、今後も見直しを進めてまいりたいというのが1点目でございます。

それから2つ目、安全行動への誘導策の1つとして、デジタルマップ、あるいは、ヘッドアップディスプレイの話がワーキンググループでもありました。これは大変魅力的な施策だと思っています。今のところ、速度規制情報のデジタル化はできていないわけですが、これは誘導方策としては、十分検討に値すると考えています。

ただ、おのずと限界がございますのは、例えばナビゲーションの地図の場合も、リアルタイムの規制情報を提供することは非常に難しい点です。現在、警察では一方通行等の規制情報を提供しておりますが、規制の決定からデータ化して提供できるまで手続に時間を要するため、2か月前に決定されたものを毎月提供しており、製品になるにはさらに数か月かかります。それから、今のナビゲーションは大体半年に1回更新されていますので、今まさに規制が変わったとしても、リアルタイムでは反映されません。

もう一つは、カーナビシステムの普及の問題です。リアルタイムで路側インフラから規制情報をおろせるのが一番いいのですが、現在、ナビゲーションシステムは全ての車両に普及しているわけではなく、また、そのほとんどは地図に規制情報を入れていきますので、即時性の問題が残ります。そういった限界があるということ踏まえた上での安全方策としては非常に魅力があるなと考えているところであります。

3点目は、住民参加型の安全誘導策についてでございます。これもアメリカなどで、あなたはスピードを出し過ぎですよと、スピード違反を犯していることを警告しているケースもあると御紹介いただきました。これも日本で導入できる可能性があると思っています。その場合の留意事項としては、アメリカなどでもこれは取締りと関係ないとか、運転者とボランティアの方が直接対峙しないように注意する必要があるということです。

仮に日本でもこういった取組を試みる場合、ボランティアの方とドライバーとが、そこで無用なトラブルが起こってはいけませんので、そういったところに配慮しながら導入を検討していくということになると考えているところです。

また、生活道路の法定速度につきましては、先ほどお話がありましたとおりです。生活道路は厳格な速度規制をしつつ取り締まるべきだという御意見が中心ですので、取締りの前提となる以上は、今走っている道路が何キロ規制かということが分かる決め方をしていく必要があります、大変悩ましいところです。生活道路や市街地という用語をそのまま使うわけにはいかないと思っております。またお知恵を拝借できればと思っております。諸外国のケースなども研究していく必要があると思っています。

以上、幾つか御意見ございましたところについて、現在の考え方を御紹介させていただきます。

委員： 両方の委員会に共通する話として、情報をPRする方法を工夫して「見える化」するという話があると思います。従来の情報のPRの仕方は、速度規制は速度規制、取締りは取締りの位置とか時間とか場所だけを表示をしたりというPRをしていたのですが、ぜひ組合せを考えていただけないかと思います。例えばこの場所は事故が多発しているが、事故分析の結果、速度超過が原因で事故を起こしている車両が多いので、そこで取締りをやりますとか、なぜそこで取締りをすると効果があるのかということが対外的にわかるようなストーリー性を持った情報提供の在り方があると思います。単に時間と場所という単発的な情報だけを提示するだけでなく、様々な情報を組み合わせて提供することを今後少し検討する余地があるのではないかと思います。

委員： 見える化の話については、ITS技術がいろいろ普及するということで、ナビの普及率と、そこにうまく情報を流すことが非常に大きなテーマだろうと思います。ですから、ぜひナビの中の情報として、少なくとも幹線道路等の速度規制の情報は入れていただきたいと思います。また、事務局の説明では、ゾーン30の境界部分について警察が提供している情報を、ナビのメーカーが入力するかどうかは別の話ということですが、少なくともそういった規制関係の情報を積極的にデジタルマップ等に使用していただくための努力が必要だと思います。新車の場合は、ほとんどナビが装備されていると思うのですが、地方と東京でかなり違う等、何か情報がありましたらお願いします。

国土交通省： ナビの普及台数の御質問がありましたのでお答えいたします。約7割の車にナビがついているという2010年のデータがあります。ただし、その当時と比較すると、スマホをナビ代わりに用いるケース等が増加しており、ナビの普及はもう少し増えていると思います。

事務局： ナビの出荷台数の累計が5,700万弱となっております。その数字を自動車の保有台数7,850万台で割ると約7割です。ただし、これは出荷台数ですので、それが今も動いているナビかどうかはわかりません。また、ナビを10年も使うかどうか不明です。ただいま自動車局から約7割との御紹介がございましたが、アンケート調査の結果では、あなたの家の自動車にナビはありますかという質問に対して、5割とか7割とかというのがあったと承知しています。警察では、現時点で何台の自動車にナビが装備されているかという統計は持ち合わせておりませんし、おそらく国土交通省も同様と思います。

それと、先ほどの話の繰り返しになりますが、地図情報はどうしてもリアルタイムというわけにはいきませんので、ナビ事業者も半年に1回ぐらいの更新、それから、警察から提供させていただいております交通規制情報も、2か月前

の情報を電子化して事業者へ提供してるとというのが現状ですので、もしリアルタイムで提供するのであれば、路側インフラからナビにおろしていくというやり方が考えられます。ただし、先ほどのナビゲーションシステムというのは、路側インフラとの通信ができない、極めてプリミティブな形のものも含めた数ですので、路側インフラと常時通信できるもの、最も高度なものだとすると10%くらいしかありませんので、極めて有望なツールではあるのですが、大多数の方に規制情報、速度情報も含めて、リアルタイムで提供するにはまだまだ現状では難しいと思っております。高度なナビを持っていらっしゃる方にとってみれば、安全誘導策としては大変有効ですけれども、多くの人をカバーすることにはまだ普及の問題があります。

ユーザーからの速度規制情報の需要については、おそらくカーナビ事業者は市場調査をされていると思いますので、商品として有効であると判断すれば普及していくかもしれません。この点は私どもではなかなか判断つきにくいところではございます。

委員： 道路局の方に対して質問ですが、道路アセスメントをヨーロッパでは行っていると思いますが、その辺はどのようにお考えなのでしょうか。

国土交通省： 道路アセスメントとはどういうものでしょうか。環境系の何かでしょうか。

委員： セーフティーネットのことです。

国土交通省： 例えば大規模商業施設等建設の際のその交通のアセスメントのようなものでしょうか。

委員： 道路そのものですね。

委員： アーデーアーツェー A D A C（事務局注：ドイツ自動車連盟）が自動車ユーザーに対して、高速道路やカントリー道の道路のリスクや安全情報、つまり、アセスメントを提供しています。ヒヤリハットデータは有しているのですが、日本においても同じように、道路の死角や周囲の環境と不整合になっている道路等についての安全性の評価みたいなことはしているのでしょうか。

国土交通省： 情報もいただきながら勉強してみます。

委員： 先日、山口県的高速道路で死亡事故がありましたが、あの辺りはカーブがきつくアップダウンがある80キロ規制の場所で、プロのドライバーが走っても少し危なく感じる場所です。このような場所では、ドライバーに対して、道路の交通量や路面状態等の道路の安全性について、幹線道路に限って情報公開していければと思います。ヨーロッパではアールキャップと呼ばれる道路安全ア

セメントができていると思います。

また、例えば衝突安全面から見ると、ポール衝突の致死率が高いというデータがあります。アメリカでは、交差点における電信柱等の道路の付帯的な構造物に車が衝突したときの、道路側から車に対する加害性を評価の視点として道路づくりを行っていると思います。日本でも歩行者を守るためにガードレールを設置いたしますが、交差点における車のポールへの衝突などのように、道路側からの自動車や自転車を含めた二輪車に対する加害性といった視点での道路の安全性の考え方はどのようになっているのかという質問でした。私がよく行くドイツやアメリカでは意外と道路の加害性ということも、評価しているという話は聞いたことがあります。

(以上)